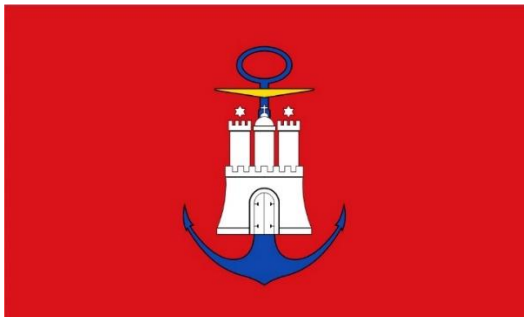
Flaggen auf Seeschiffen

von Eberhard Hewicker, 2024

Die Flaggenkunde oder auch Vexillologie (von lateinisch vexillum ‚Fahne'), ist die Lehre vom Fahnen- und Flaggenwesen. Die Vexillologie ist eine sehr junge Wissenschaft, die erst 1959 von einem gewissen Whitney Smith begründet wurde (Gründer des Flag Research Center).

Das Zeigen von Flaggen hatte in alten Zeiten eine sehr viel größere Bedeutung als heutzutage. Nebenbei: Ebenso war es übrigens auch mit der Musik! Trompeten, Pauken und Posaunen durften nur von und für den Herrscher, den Landesherren, gespielt werden. Deswegen fällt man noch heute „mit Pauken und Trompeten", also quasi „amtlich", durch ein Examen.

Wurde einer Militär-Truppe im Kampf die Flagge (bei den Römern das Feldzeichen) weggenommen, so galt ihr Kampf als verloren. Und noch heute leistet der Soldat einen „Fahneneid" wobei die Fahne sogar symbolisch anzufassen ist. Ein Deserteur wird als „fahnenflüchtig" bezeichnet. Das ist eine schwere Straftat.



Hamburger Admiralitätsflagge

Es ist überliefert, dass im 18. Jhdt. der Cuxhavener Lotsinspektor als Vertreter der Hamburger Obrigkeit auf der Elbe das wilde Treiben von Wrackräubern unterbinden wollte. Dabei blieb er so lange erfolglos, bis er auf seiner Schaluppe die Hamburger Admiralitätsflagge setzte! Jetzt erst nahmen die Räuber (*natürlich alle aus Helgoland und Blankenese!*) Vernunft an und fügten sich der „Gewalt", die von dieser Flagge ausging. *Siehe Johann Klefeker, Sammlung der hamburgischen Gesetze und Verfassungen in Bürger- und kirchlichen, auch Cammer-, Handlungs- und übrigen Policey-Angelegenheiten und Geschäften samt historischen Einleitungen, Hamburg 1769.*

Grundsätzlich ist zu unterscheiden zwischen „Flaggen" und „Fahnen". Fahnen sind an einem Träger (Fahnenstock) fest angebracht und nicht unbedingt wetterfest, sondern häufig mit Stickerei, Troddeln, Fransen und Quasten verziert. Sie begegnen uns im Vereinsleben, bei der Feuerwehr und auch bei der Bundeswehr (Truppenfahnen). Bei Trauer werden sie mit einem Trauerflor versehen; Flaggen dagegen werden bei Trauer halbmast gesetzt. Fahnen kommen auf Schiffen nicht vor.

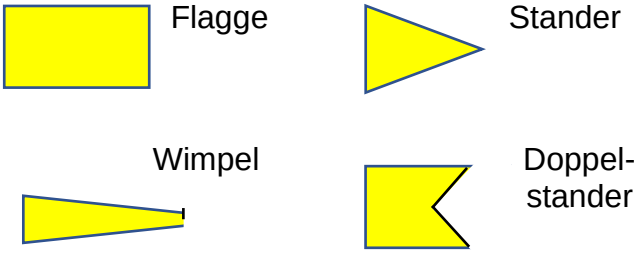
Flaggen sind dagegen wetterfest und werden an einem Flaggenmast o.ä. „aufgezogen" (gesetzt, geheißt oder vorgeheißt, bitte nicht gehisst). Flaggen können jederzeit schnell eingeholt oder „halbstock" gesetzt werden (beim Dippen oder bei Trauer). Sie tragen niemals Verzierungen wie z.B. Quasten, Fransen o.ä.

Vorgeheißt bedeutet, dass die Flagge so weit geheißt ist, dass der obere Verbindungspunkt zwischen Flagge und Flaggleine fast zu Blocks ist. Der senkrechte Abstand zwischen Flaggenknopf und Flagge muß klein sein, sonst ist die Flagge unordentlich gesetzt. Es kann dann die hämische Frage kommen, warum man denn die Flagge halbmast gesetzt habe.

Es gibt nicht einen einzigen Staat auf der Erde, der sich keine Flagge gegeben hätte! „Staat ohne Flagge" ist genauso unmöglich wie „Schiff ohne Namen" (*siehe Montags-Story Nr.02-Gedanken über Schiffsnamen*).

1. Grundsätzliches

a) Der Form nach unterscheidet man bei Flaggen:



b) Die Größe der Flaggen wird der Größe des beflaggten Objektes (Schiff, Gebäude…) ganz grob angepasst. Es gilt die

Regel: großes Objekt - große Flagge, kleines Objekt- kleine Flagge.

c) Ein Schiff sollte keinerlei Flagge zeigen, ohne dass es seine Nationalflagge zeigt. Diese ist also immer als Erste zu setzen.

2. Flagge dippen

Diese auch „Flaggengruß“ genannte Höflichkeits-Geste verliert heute immer mehr an Bedeutung. Das Handelsschiff setzt als Gruß beim Zusammentreffen mit einem Kriegsschiff seine Flagge kurz vor dem Passieren auf „halbstock“. Das Kriegsschiff zieht seine daraufhin ebenfalls halb herunter. Jetzt muß das Handelsschiff warten bis das Kriegsschiff seine wieder voll vorheißt, und darf dann seine eigene Flagge ebenfalls wieder voll vorheißen. Damit ist der Gruß beendet.

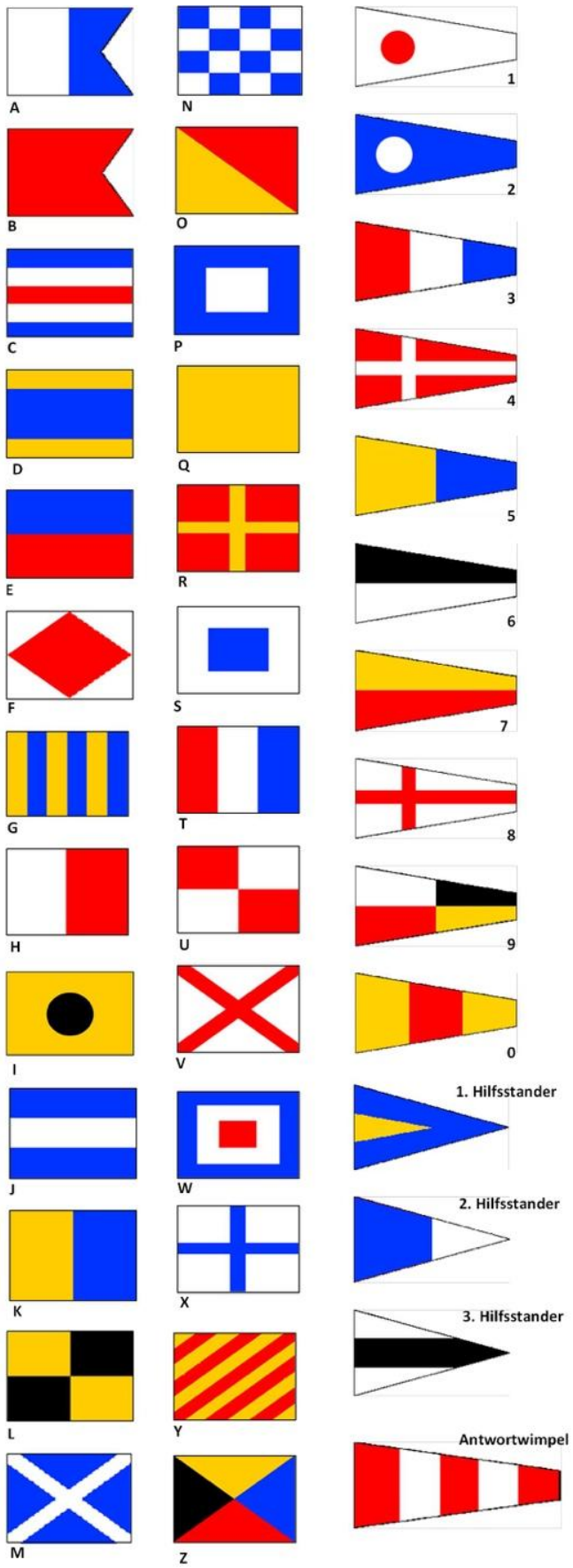
Dieser Gebrauch ist übrigens auch in einem plattdeutschen Shanty überliefert, in dem es heißt:

> *„Und keem eenmol en Kriegschipp,*
> *denn heißten wi ganz fix,*
> *weil wi doch keene Flagg nich harrn,*
> *den Ol’n sin Unnerbüx“*

Diese „Flagge“ mußte natürlich erst gesetzt werden, damit sie dann gedippt werden konnte.

Begegneten sich früher zwei Handelsschiffe, so grüßte das auslaufende das heimkommende Schiff indem es seine Handelsflagge „dippte“. Dann zog das einlaufende Schiff seine Flagge ebenfalls halb runter und nach einer kurzen Wartezeit heißte es sie wieder vor. Dann heißte auch das auslaufende Schiff seine Flagge wieder vor.

In der zweiten Hälfte des 20. Jhdts war auf einigen Schiffen der Reederei Hamburg Süd sogar eine extra „Flaggen-Dipp-Anlage“ vorhanden. Es brauchte dann kein Seemann ans Heck zu stürzen, um einen Flaggengruß durchzuführen, sondern der Wachoffizier drückte bloß einen Knopf, und schon fuhr die Flagge automatisch auf halbstock! Noch ein Knopfdruck auf der warmen und trockenen Brücke, und die Flagge wurde maschinell wieder vorgeheißt. Ja, da staunt man!



Die Signalflaggen des Internationalen Signalbuches (ISB)

3. Signalisieren mit Flaggen

Signalflaggen können einem auf See oder im Hafen auch heute noch begegnen. Sie dienen dem Nachrichtenaustausch, und ihr Gebrauch ist festen Regeln unterworfen, die im "Internationalen Signalbuch" festgelegt sind. Dort sind auch die Farben und Formen der Internationalen Signalflaggen festgelegt. Kriegsschiffe verwenden darüber hinaus noch weitere, spezielle Signalflaggen, z.B. einen 4. Hilfsstander. Im zivilen Bereich wird der nicht benötigt, weil es keine zivilen Signale aus 5 Flaggen gibt (er würde ja die 4. Flagge wiederholen).

Ein "Stell" (Satz) Signalflaggen besteht aus 26 Buchstabenflaggen, 10 Zahlenwimpeln, 3 oder 4 Hilfsstandern und 1 Antwortwimpel. Die Flaggen werden in ihrer Reihenfolge untereinander gesetzt und von oben nach unten abgelesen. Man nennt eine solche Flaggenanordnung ein „Signal“ oder einen "Heiß" (heißen = hochziehen).

Nur in Ausnahmefällen werden Worte mit Signalflaggen buchstabiert (z.B. das Rufzeichen oder Personennamen). Vielmehr werden kodierte Signale aus bis zu vier Buchstaben oder Zahlen verwendet, deren Bedeutungen in einem Kodebuch, dem Internationalen Signalbuch, festgelegt sind. Ein Außenstehender kann also ein Signal nicht „mitlesen“, wie es mitunter in schlechter Literatur beschrieben wird, sondern er müßte die Bedeutung im Kodebuch nachschlagen.

Das erste Signalbuch für Handelsschiffe wurde im Jahre 1817 von Kapitän Marryat herausgegeben. Seitdem ist es mehrere Male umgestaltet und den veränderten Bedürfnissen der Schifffahrt angepasst worden. Im Laufe der Zeit wurde das Internationale Signalbuch in viele Sprachen übersetzt.

Der Anruf

Will ein Schiff einem anderen eine Nachricht übermitteln, dann setzt es seine Landesflagge und das Unterscheidungssignal des anzurufenden Schiffes, das in der Regel aus den Flaggen, die dem funktelegraphischen Rufzeichen entsprechen, besteht. Ist das gerufene Schiff unbekannt, dann wird es zunächst durch das Signal VH zum Zeigen seines Unterscheidungssignales aufgefordert. Küstensignalstellen werden mit Flagge Z angerufen. In folgendem Beispiel möchte ein Schiff von einer Signalstelle erfahren, ob es mit seinem Tiefgang von 19 Fuß die Barre überqueren kann:

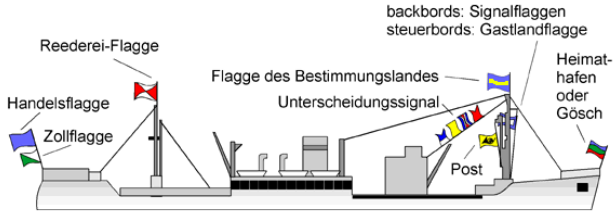
1. *Das Schiff ruft die Küstensignalstelle durch Setzen der Flagge Z an.*
2. *Die Signalstelle heißt darauf den Antwortwimpel halb vor.*
3. *Das Schiff setzt: BTK = Kann ich über die Barre gehen? (Diese Signal steht im Internationalen Signalbuch unter dem Stichwort "Barre".)*
4. *Die Signalstelle heißt den Antwortwimpel ganz vor, wenn sie das Signal verstanden hat.*
5. *Schiff holt das Signal BTK nieder, und die Signalstelle setzt den Antwortwimpel wieder halbstock*
6. *Nun setzt das Schiff ML = Mein Tiefgang ist ... Fuß. (Diese Signal steht im Internationalen Signalbuch unter dem Stichwort "Tiefgang".)*
7. *Die Signalstelle heißt den Antwortwimpel wieder ganz vor, wenn das Signal verstanden ist.*
8. *Schiff holt das Signal ML nieder, und die Signalstelle setzt den Antwortwimpel wieder auf halbstock.*
9. *Das Schiff heißt nun die Zahlenwimpel 1 und 9.*
10. *Die Signalstelle heißt den Antwortwimpel vor, wenn das Signal verstanden worden ist.*
11. *Das Schiff zeigt die Beendigung seiner Übermittlung durch vorheißen des Antwortwimpels an.*
12. *Die Signalstelle holt ihren Antwortwimpel herunter und setzt das Signal XK = Warten Sie bis Hochwasser.*
13. *Schiff heißt den Antwortwimpel ganz vor, wenn es das Signal verstanden hat.*
14. *Die Signalstelle beendet den Verkehr durch vorheißen des Antwortwimpels.*

In Cuxhaven an der Alten Liebe befand sich früher eine Signalstelle. Dort war eine ständige Wache, die auf Anrufe von Schiffen

achtete und ihre Antwortsignale an einem Signalmast setzen konnte. Sehr prominent und von weither sichtbar ist auch die Marinesignalstelle auf Helgoland unterhalb des Antennenmastes (heute nicht mehr besetzt).

4. Beflaggung eines Schiffes

Die Orte, an denen ein Schiff die verschiedenen Flaggen führt, waren einmal üblich wie unten dargestellt. Die heutige Bauweise der Schiffe läßt allerdings eine genaue Beachtung dieser Regeln manchmal nicht mehr zu.



Das oben dargestellte Handelsschiff hat als Signalflagge im Moment den "Blauen Peter" gesetzt. Das ist die Flagge P des internationalen Flaggenalphabetes, die anzeigt, dass das Schiff innerhalb von 24 Stunden in See gehen wird. Eine Gastlandflagge wurde hier nicht gesetzt.

Handelsflagge

Eine Handelsflagge ist eine Flagge für die Handelsschiffe eines Staates, die der National- oder Staatflagge häufig ähnelt. In Deutschland ist die Handelsflagge gegenwärtig schlicht schwarz-rot-gold.

Vor der Reichsgründung 1871 fuhren Schiffe aus Elsfleth z.B. unter der oldenburgischen Flagge weltweit zur See. Ebenso Bremer Schiffe unter der bekannten „Speckflagge“.

In der Geschichte der deutschen Schifffahrt gibt es die Besonderheit, dass vom 12.Jan 1947 bis zur Gründung der Bundesrepublik 1949 die deutschen Schiffe keine Nationalflagge führen durften, sondern eine „Erkennungsflagge“ von den Alliierten vorgeschrieben bekamen. Der Alliierte Kontrollrat erließ 1946 das folgende Gesetz:

GESETZ Nr. 39

Erkennungsflagge, welche alle deutschen und ehemals deutschen Schiffe zu führen haben, die der Alliierten Kontrollbehörde unterstehen

Der Kontrollrat erläßt das folgende Gesetz:

Artikel I

1. Sämtliche deutschen oder ehemals deutschen Schiffe, die der Alliierten Kontrollbehörde unterstehen, haben jederzeit, mit Ausnahme der in Artikel III vorgesehenen Fälle, die Erkennungsflagge der Alllierten Kontrollbehörde zu führen.

Diese besteht aus der internationalen Signalflagge „C”, aus der ein Dreieck in der aus der beigefügten Zeichnung ersichtlichen Weise herausgeschnitten ist (Anlage „A“).

2. Diese Flagge ist am Masttopp zu führen, oder bei Schiffen ohne Mast an der durch Brauch oder Gewohnheit bestimmten Stelle; sie ist ständig Tag und Nacht zu führen und als Erkennungsflagge anzusehen.

3. Dieser Flagge sind keine Ehrenbezeigungen zu erweisen, und sie ist nicht zum Gruß von Kriegs- oder Handelsschiffen irgendeiner Nation zu dippen.

4. Keine andere Erkennungsflagge darf von einem der unter Absatz1 dieses Artikels fallenden Schiffe geführt werden.

Artikel II

Die Bestimmungen dieses Gesetzes finden keine Anwendung auf beschlagnahmte Schiffe, die unter dem Befehl oder unter der unmittelbaren Kontrolle einer der Besetzungsmächte fahren.

Artikel III

An Stelle der in Artikel I Absatz 2 vorgeschriebenen Weise der Führung der Flagge der Alliierten Kontrollbehörde können Binnenwasserschiffe die Farben dieser Flagge an beide Bordwände des Schiffes gemalt als Erkennungszeichen tragen. Jeder Zonenbefehlshaber kann jedoch anordnen, daß Binnenwasserschiffe, die ausschließlich in seiner Zone fahren, zur Führung weder einer Erkennungs-Flagge noch eines Erkennungszeichens verpflichtet sind.

Artikel IV

1. Der Kapitän oder jeder andere, der die Befehlsgewalt auf einem deutschen oder ehemals deutschen, der Alliierten Kontrollbehörde unterstehenden Schiff ausübt und gegen eine der Vorschriften des Artikels I dieses Gesetzes verstößt, setzt sich, unbeschadet seiner etwaigen Strafbarkeit auf Grund anderer Gesetze, der Strafverfolgung vor ,einem Gericht der Militärregierung oder einem deutschen Gericht aus und kann mit einer Geldstrafe von 300 bis 10000 RM bestraft werden.

2. In schweren Fällen kann das Gericht auf Gefängnisstrafe bis zu fünf Jahren erkennen; daneben kann auf die in Absatz 1 dieses Artikels vorgesehene Geldstrafe erkannt werden.

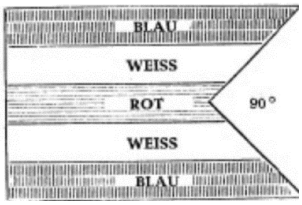
Artikel V

Dieses Gesetz tritt zwei Monate nach seiner Verkündung in Kraft.

Ausgefertigt in Berlin, am 12. Nov 1946.

Anlage „A"

Erkennungsflagge, welche alle deutschen und ehemals deutschen Schiffe zu führen haben, die den Alliierten Kontrollbehörden unterstehen



———

FD „Henry Everling" verläßt Bremerhaven, noch unter Kontrollrats-Flagge „C", also vor Gründung der Bundesrepublik! (siehe Montags-Story Nr.89)

Welch große, schon fast mythische Bedeutung der Nationalflagge zukommt, zeigt das folgende Foto des 1944 im Atlantik schwer beschädigten und von der US Navy in Besitz genommenen deutschen U-Bootes U-505. Das Boot ist kurz vor dem Sinken, aber die US-Soldaten nahmen sich die Zeit, ein riesiges Sternenbanner am Sehrohr zu befestigen! Dazu mußte ja jemand dort hochklimmen! Das U-Boot konnte geborgen werden, und ist heute in einem Museum in Chicago zu besichtigen.

Die Handelsflagge muss von jedem Seeschiff geführt werden, das im Schiffsregister eingetragen ist. Im freien Seeraum setzen die meisten Handelsschiffe keine Flagge. Das Recht und die Pflicht zum Führen der Handelsflagge wird durch das Flaggenzeugnis des Staates verliehen, in dem das Schiff registriert ist Geregelt ist das im Flaggenrechtsgesetz vom 26. Oktober 1994. Wer die Handelsflagge führt, ist also kein Kriegsschiff, Behördenschiff oder staatliches Hilfsschiff. Diese staatlichen Schiffe führen entweder die Bundes-Dienstflagge (schwarz-rot-gold mit Bundesadler) oder die Flagge der Seestreitkräfte (Doppelstander schwarz-rot-gold mit Bundesadler).

Entgegen weitverbreitetem Brauch darf die Bundes-Dienstflagge (*mit Bundesadler*) nicht von Privatleuten, z.B. im Schrebergarten, gesetzt werden. Solches geschieht meist aus Unkenntnis, und wird von unseren Behörden (*wegen allgemeiner Geringschätzung der Flagge?*) kaum verfolgt.

Ein Handelsschiff ist kein exterritoriales Gebiet und repräsentiert auch beim Führen der Handelsflagge nicht den Staat selbst, sondern es gehört einer Firma oder einer Privatperson (Kauffahrteischiff). Somit ist der Gebrauch der National- oder gar Staatsflagge (z.B. schwarz-rot-gold mit Bundesadler) ausgeschlossen.

Dieses Schiff ist in Genua registriert. Folgerichtig wird hier die italienische Handelsflagge in der Mitte ganz oben geführt. Backbords weht die Flagge der Reederei: AIDA Cruises und steuerbords die Signalflagge P (Schiff geht bald in See) und die Gastlandflagge (hier: Norwegen).

Gastlandflagge

Die Gastlandflagge wird von Schiffen und Booten gesetzt, wenn sie in die Gewässer, insbesondere jedoch in die Häfen eines anderen Landes einlaufen. Sie wird am Mast an Steuerbord gesetzt, und zwar höher, mindestens jedoch gleich hoch als die eigene Nationalflagge. Damit soll zum Ausdruck gebracht werden, dass man sich den Gesetzen des besuchten Landes unterwirft. Dazu bedarf es einer Flagge eigentlich nicht, denn jedes Schiff, egal ob Frachter oder Sportboot, unterliegt immer der Rechtsprechung des Landes, in dessen Hoheitsgebiet es sich gerade befindet. Handelsschiffe setzen als Gastlandflagge die Handelsflagge des jeweiligen Gastlandes, und alle nicht als Handelsschiff registrierten privaten Schiffe, Boote und Yachten verwenden dazu die Nationalflagge des jeweiligen Gastlandes.

Einst war es Brauch, beide Flaggen, also die eigene Nationalflagge und die Gastlandsflagge, bei Sonnenuntergang niederzuholen, und des Morgens wieder zu setzen (Flaggenparade). Das ist jedoch heute nicht mehr überall die Regel. Nur bei Kriegsschiffen wird dieser Brauch noch zeremoniell gepflegt.

Gösch oder Heimathafen

Im strengen Sinne bedeutet Gösch eigentlich „*der obere, mastseitige Quadrant*“ einer Flagge. In der US-Flagge ist das blaue Sternenfeld z.B. „die Gösch der US-Flagge“. Schiffe der US-Navy führen dieses Sternenfeld im Hafen als Bugflagge (Gösch). Nationen, deren Nationalflagge keine extra Gösch besitzt, z.B. Spanien, gestalten ihre Bugflagge nach eigenem Ermessen.

Spanische Nationalflagge

span. Gösch

In einigen Ländern ist die Gösch als Bugflagge jedoch auch bei Handelsschiffen üblich. Sie kann identisch mit der Handelsflagge sein, oder es gibt eine zu diesem Zweck speziell gestaltete Flagge. Die Gösch wird gesetzt, wenn das Schiff im Hafen festgemacht hat. Sollte die Gösch nicht vorgeschrieben sein, wird hier im Allgemeinen die Flagge des Heimathafens gesetzt. So kann man ablesen, in welcher Stadt das Schiff beheimatet ist.

Zollflagge

Die Zollflagge (meistens der 3. Hilfsstander) ist eine Flagge, die anzeigt, ob das Schiff zolltechnisch abgefertigt wurde. Sie kann auch die Bedeutung „Lotse ist zollvereidigt“ haben. Es ist also nicht die Flagge des Zoll selber.

Reederei-Flagge

Reedereien sind Firmen, welche die Beförderung von Personen und Gütern mittels Seeschiffen mit kaufmännischer Zielsetzung betreiben. Diese Firmen haben auch eigene Flaggen (Hausflaggen) und das Recht diese auf ihren Schiffen zu zeigen.

Unterscheidungssignal, Rufzeichen

Das Unterscheidungssignal besteht aus mindestens vier Signalflaggen des internationalen Signalflaggenalphabetes, die dem Funk-Rufzeichen des Schiffes entsprechen, also einer Kombination von Ziffern und Buchstaben.

Postflagge

Die Postflagge ist eine spezielle Flagge, die anzeigt, ob sich Post an Bord befindet. In den

Zeiten, in denen die Tätigkeit der Post zu den hoheitlichen Aufgaben eines Landes gehörte, war die Postflagge ein fast der Nationalflagge ebenbürtiges Hoheitszeichen. Die meisten Postsysteme weltweit sind heute privatisiert. Und die Schiffe kommerzieller Unternehmen müssen nicht mehr durch eine spezielle Flagge gekennzeichnet werden. Der meistbenutzte Transportweg für Post ist heute die Luftfracht. Deshalb begegnet einem die Postflagge auf Schiffen kaum noch. Das von Cuxhaven nach Helgoland fahrende Seebäderschiff zeigt aber noch heute stolz die Postflagge, da es Post nach Helgoland befördert.

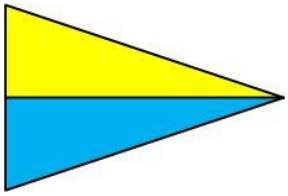
Regelungen für Yachten und Boote

Natürlich gibt es auch Regelungen dafür, wie Jachten und Boote beflaggt oder auch beleuchtet werden sollen. Yachten müssen zumindest eine Nationalflagge am Heck führen. Die weitere Beflaggung wird durch die jeweiligen Staaten eigenständig geregelt. So sehen einige Staaten eine eigene Yachtflagge vor, oder auch eine eigene Gösch für den Bug des Bootes. Wie dabei jeweils zu verfahren ist wird in Gesetzen festgelegt, in Deutschland z.B. durch das "*Gesetz über das Flaggenrecht der Seeschiffe und die Flaggenführung der Binnenschiffe (Flaggenrechtsgesetz*)". Missbräuchlich und verboten ist das bei Yachten häufig zu sehende Führen der „Europaflagge“ als Nationalflagge!

Ein-Flaggen-Signale

Ein-Flaggen-Signale richten sich nicht an ein einziges, bestimmtes Schiff, sondern dienen überwiegend zur Information aller Verkehrsteilnehmer über wichtige Tatsachen.

Ein spezielles Einflaggensignal ist der von den Fischereischutzbooten geführte Internationale Fischereischutzstander, der die besonderen Kontrollrechte dieser Schiffe gegenüber Fischern dokumentiert. Er steht übrigens nicht im ISB, sondern ist anderweitig vereinbart.!



A	Ich habe einen Taucher im Wasser, bitte Vorsicht!
B	Ich befördere, lade oder lösche gefährliche Güter
C	Ja oder Bestätigung
D	Halten sie sich klar von mir, Ich bin manövrierbehindert
E	Ich ändere meinen Kurs nach Steuerbord
F	Ich bin in Not, bitte kommunizieren sie mit mir
G	Ich möchte einen Lotsen haben
H	Ich habe einen Lotsen an Bord
I	Ich ändere meinen Kurs nach Backbord.
J	Ich habe Feuer an Bord oder Bei mir tritt Gefahrgut aus
K	Ich möchte mit ihnen kommunizieren
L	Stoppen Sie sofort
M	Ich habe gestoppt und mache keine Fahrt durchs Wasser
N	Nein oder Negativ
O	Mann über Bord!
P	Schiff wird bald auslaufen, Alle Mann an Bord!
Q	An Bord alles gesund, erbitte freie Verkehrserlaubnis
S	Meine Maschine geht zurück
T	Gespannfischer, halten sie sich frei von uns!
U	Sie begeben sich in Gefahr!
V	Ich benötige Hilfe
W	Ich benötige medizinische Hilfe
X	Brechen sie ihr gegenwärtiges Manöver ab und erwarten sie weitere Signale
Y	Mein Anker schleift!
Z	Ich benötige Schlepperhilfe

5. Andere Nutzung von Flaggen

Aber nicht nur zur Nachrichtenübermittlung dienen Flaggen, sondern manchmal auch als Schmuck! An Festtagen im Hafen oder bei der Probefahrt eines neuen Schiffes wird „über die Toppen geflaggt“ oder „Flaggen-Gala (Flaggenschmuck) angelegt“. Dazu werden alle vorhandenen (Signal-)Flaggen in zufälliger Reihenfolge aneinandergesteckt und vom Bug über die Masten bis zum Heck gespannt. Als Beispiel hier ein Bild des US amerikanischen Kanonenbootes USS BENNINGTON in den 1890ger Jahren in vollem Flaggenschmuck

USS BENNINGTON festlich geschmückt

Vermutlich in einem italienischen Hafen, denn am mittleren Mast (dem Hauptmast) kann man eine italienische Landesflagge erkennen.

Am Heck weht ein überdimensionales Sternenbanner, am Bug erkennt man an einem extra für diesen Tag errichteten Flaggenstock die „Gösch“, die ebenfalls ungewöhnlich groß ist. Im Top von Vor- und Achtermast wehen zwei Sternenbanner, welche die italienische Flagge quasi “in Schach halten“.

Wenn wir nun den Schiffsrumpf genau betrachten, sehen wir, dass mittschiffs das Schanzkleid geöffnet ist und ein See-Fallreep (manchmal auch Staatstreppe genannt) ausgebracht ist, damit von Land kommende Boote dort ihre Passagiere aussteigen lassen können. Etwas achterlich vom Fallreep sehen wir einen „Kasten“ am Rumpf, der von Deckshöhe bis eben über die Wasseroberfläche herunterreicht. Ein gleicher Kasten ist weiter vorne zu erkennen, genau unter dem Schornstein. Diese Kästen sind Abläufe für die Mannschaftslatrinen!

Auf dem Vorschiff sehen wir unter dem kleinen Anker-Kran einen Patent-Anker (mit beweglichen Flunken) auf dem Schweinsrücken liegen. Er wird aber noch nicht in der Klüse vorgehievt, sondern wie der gute alte Stockanker an Deck gefahren. Seeleute nehmen Neuerungen eben nur sehr zögernd an.

Weiße Flagge

Wer im Kriege Verhandlungen mit dem Gegner aufnehmen will, sendet einen Parlamentär mit einer weißen Flagge. Dieser genießt damit den Schutz der Haager Landkriegsordnung von 1907. Er hat sozusagen durch diese „Nicht-Flagge“ vorübergehend auf seine Eigenschaft als Kombattant verzichtet. Ganz analog geht es zu, wenn die weiße Flagge als Zeichen der Kapitulation gezeigt wird (schon seit der Antike bekannt!).

Seltsamerweise führte das Königreich Frankreich vom 17. Jahrhundert bis 1790 eine schlichte weiße Flagge als Seekriegsflagge. Die rein weiße Flagge war das Symbol der Bourbonenmonarchie. Das paßt nicht recht in das oben geschilderte Schema der „Nicht-Flagge“.

Sie wurde nach der Revolution durch die Trikolore abgelöst. Im Jahr 1794 wurde die blau-weiß-rote Trikolore offiziell als Nationalflagge Frankreichs eingeführt. Während der Restauration der Monarchie nach der Niederlage Napoleons wurde die weiße Flagge kurzzeitig wieder eingeführt, aber die Trikolore kehrte endgültig nach der Juli-Revolution von 1830 zurück

Das Winkern

Das Winkeralphabet dient zur optischen Nachrichtenübermittlung zwischen Schiffen oder an Land. Mit der Entwicklung des Sprechfunks verlor es stark an Bedeutung, wird jedoch auf See noch heute militärisch genutzt, da es im Gegensatz zu fast allen Funkverfahren kaum abhörbar ist. Das Winkern war vor 20 Jahren noch offizielles Kommunikationsmittel z.B. bei der US Navy und bei der Marine Japans.

Die einzelnen Buchstaben des lateinischen Alphabets werden beim Winkern durch die Stellung beschrieben, in welcher der Winker zwei Flaggen hält. Die Flaggen sind meist quadratisch und entweder diagonal Gelb-Rot geteilt (Flagge Oscar) oder weiße Flaggen mit einem breiten roten Rand.

Während das Flaggenalphabet (siehe oben) zur Übermittlung kodierter Nachrichten dient, wird mit dem Winkeralphabet Klartext buchstabenweise übermittelt.

Kuriosität am Rande: Das 1958 entstandene Friedenszeichen der *Campaign for **N**uclear **D**isarmament (CND)* enthält die Winkeralphabet-Buchstaben „N“ und „D“. Ableitungen des „Anti-Atom“-Zeichens aus dem Runen-Alphabet führen also in die Irre.

N D

CND-Symbol

Bei den Seestreitkräften aller Nationen wird eine Vielzahl von Sonder- und Kommandoflaggen verwendet.

Ein Admiral führt eine „Admirals-Flagge“, die er auf dem Schiff oder Gebäude wo er sich gerade befindet setzen läßt. Er gehört deswegen auch zu den „Flaggoffizieren“, der höchsten Dienstgradgruppe (Besoldungsgruppe B10). Das Schiff, von dem aus ein Verband geführt wird, heißt deswegen auch Flaggschiff.

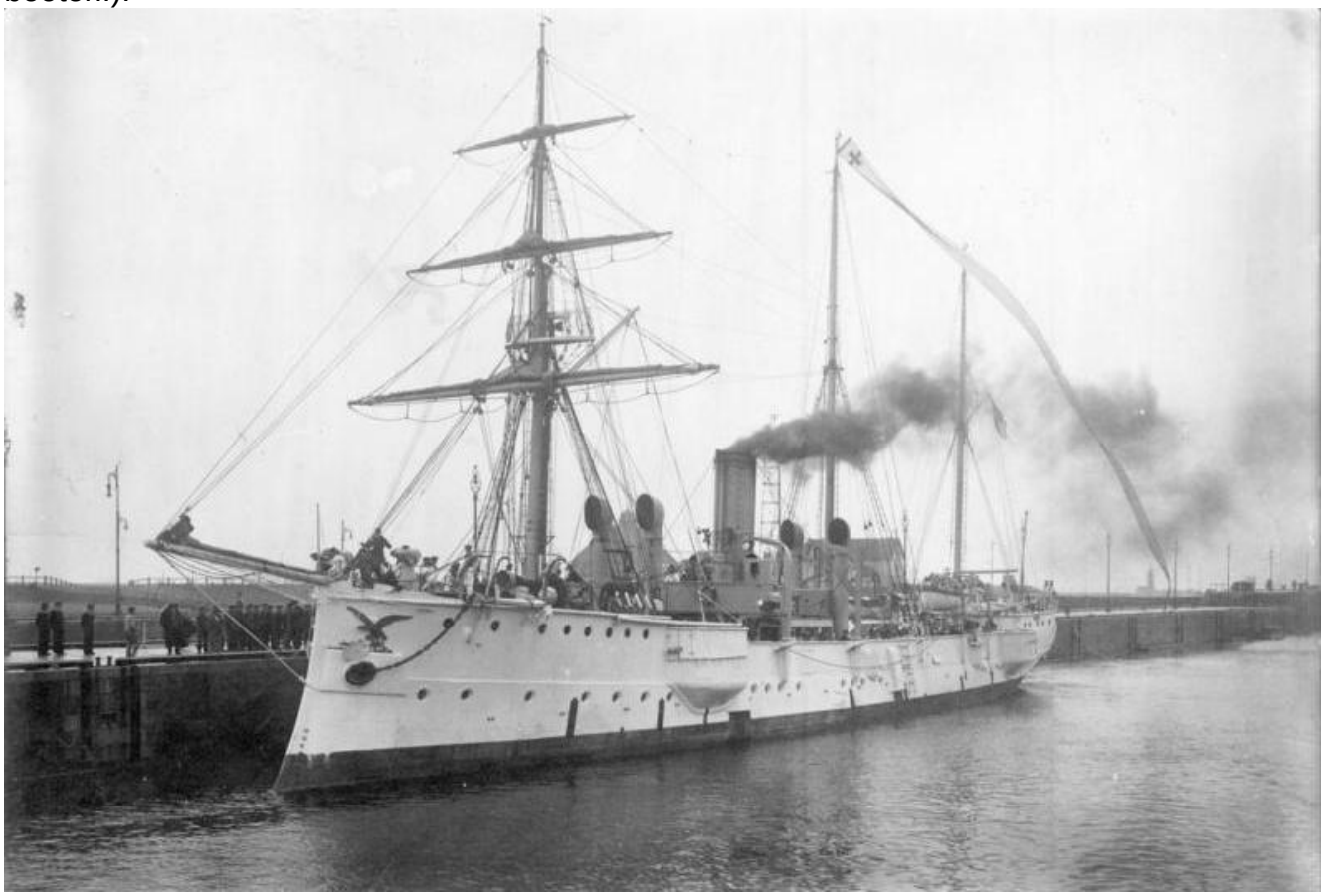
Kommandoflagge eines Vizeadmirals

Entsprechend seinem Dienstgrad (Flotillenadmiral, Konteradmiral, Vizeadmiral, Admiral) enthält die Admiralsflagge schwarze Kreise in den Ecken. Je weniger Kreise, desto höher der Dienstgrad.

Jeder Offizier, der zum Kommandanten (bitte nicht Kapitän!) eines Kriegsschiffes bestellt wird, setzt seinen „Kommandantenwimpel“:

Deutscher Kommandantenwimpel

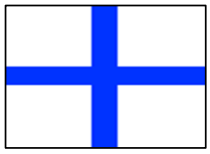
Das ist ein sehr zierlicher Wimpel, der sehr viel länger als breit ist. Das Völkerrecht verpflichtet jeden Kommandanten eines in Dienst befindlichen Kriegsschiffes, neben der Seekriegsflagge („Dienstflagge der Seestreitkräfte“) den Kommandantenwimpel zu führen, sofern er Offizier ist (es gibt auch Unteroffiziere als Kommandanten, in der Bundesmarine z.B. bei den Landungsbooten!).



Kanonenboot SMS Sperber mit Heimatwimpel nach Heimkehr aus der Südsee. Der Heimatwimpel ist an der Spitze des mittleren Mastes befestigt. (Foto Bundesarchiv)

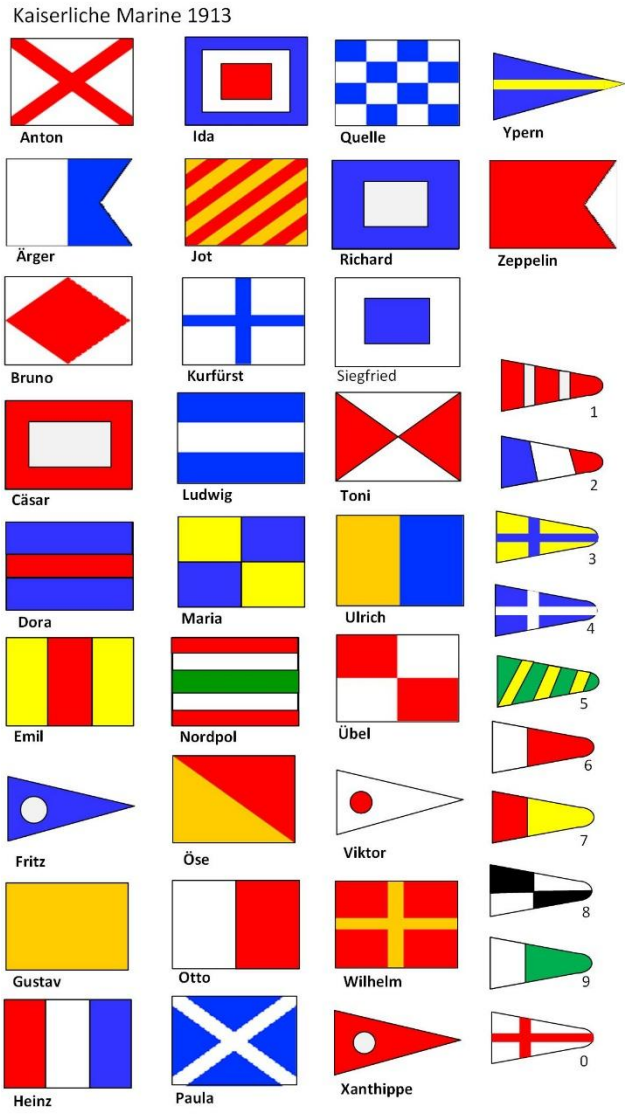
Bei der Indienststellung eines Kriegsschiffes wird eine feierliche Zeremonie abgehalten. Die gesamte Besatzung ist an Oberdeck angetreten, der Kommandant hält eine kurze Ansprache, läßt die Besatzung stillstehen und befiehlt dann: „*Heiss Flagge und Wimpel!*“, nämlich die Flagge der Seestreitkräfte und den Kommandantenwimpel. Von diesem Moment an ist das Schiff im Dienst, was vielfältige Folgen für die Befehlsgebung, die Versorgung, den Fernmeldeverkehr und die Disziplinar-Gewalt hat. Der Kommandantenwimpel der Deutschen Marine ist aus weißem Flaggentuch und an der Stockseite mit einem schwarzen Eisernen Kreuz bedruckt. Eine Sonderform ist der Heimatwimpel, der bei der Heimkehr nach mindestens einjähriger Abwesenheit vom Heimathafen gesetzt werden darf. Er ist viele zig-Meter lang und reicht von der Mastspitze bis ins Kielwasser des Schiffes.

Die NATO sieht vor, dass Handelsschiffe im Kriegsfall zusammengefasst mit militärischer Bedeckung in Konvoys unter der Führung eines Konvoy-Kommodores fahren. Der Kommodore ist normalerweise kein Flaggoffizier und setzt deswegen zur Kennzeichnung seines Schiffes die Signalflagge „X“.



6. Historisches

Das Signalisieren mit Flaggen ist sehr alt. Dabei versuchte jede Interessengruppe die Bedeutung der Signale vor den Konkurrenten geheim zu halten. Das hatte aber natürlich den Nachteil, dass mit fremden Schiffen nicht signalisiert werden konnte. Ähnliches spielte sich übrigens auch bei der Einführung der Funktelegraphie ab. Konkurrierende Hersteller lehrten die Schiffsfunker firmenspezifische Morse-Alphabete, damit die (ursprünglich alle beim Hersteller angestellten Funker) nicht mit anders ausgerüsteten Schiffen verkehren konnten. Jede Gesellschaft hatte sogar ihr eigenes Notsignal. Erst die Titanic-Katastrophe führte zu der heute üblichen Vereinheitlichung.



Ab 1778 wurden in England verschiedene Vorschläge für Flaggen-Alphabete gemacht: Signalbuch nach Knowles 1778, Howe 1799, Popham 1803, Lynn 1818, Phillipps 1835, Raper 1828, Watson 1840, Walker 1841, Rogers 1855.

In Deutschland gab es 1838 einen Vorschlag für ein „Signalbuch zum Gebrauch für die Kauffahrtheischiffe aller Nationen“, aber es sollte noch lange dauern, bis es wirklich zu einer internationalen Einigung kam.

Einen begrenzten Erfolg hatte das Signalbuch von Marryat (1847). Auch das Board of Trade machte einen eigenen Vorschlag, der sich aber auch nicht durchsetzen konnte.

1861 kam ein Entwurf zum Signalbuch der Preußischen Marine heraus, und 1873 und 1882 schließlich Entwürfe zum Signalbuch der kaiserlichen Marine in Deutschland.

Das erste wirklich internationale Flaggenalphabet kam 1870 heraus (seit 1931 haben die Flaggen die heute noch im ISB festgeschriebene Gestaltung, siehe S.2)

Nun wurde der Gegenstand zielbewußt weiterentwickelt, so dass 1913 schließlich das nebenstehende, nationale Flaggen-Alphabet für die Kaiserliche Marine eingeführt wurde. Es fällt auf, dass

1. die Umlaute eigene Flaggen haben, also auch das eigentlich unübliche Buchstabieren mit Flaggen vorgesehen war?
2. die Farbe Grün verwendet wird, was ungünstig für eine sichere Erkennung ist, da sie aus der Ferne leicht mit Blau verwechselt wird. Das Internationale Flaggenalphabet enthält deshalb kein Grün!
3. die Flagge Dora aus der Ferne nur als dunkler Fleck wahrgenommen werden wird. Rot auf Blau hat zu wenig Kontrast
4. Stander nicht nur für Zahlen, sondern auch für Buchstaben eingesetzt werden.
5. die Zahlenwimpel eine ungewöhnliche „runde Spitze“ haben, was nicht der Klarheit dient. Wimpel sollten mindestens 4-mal so lang als hoch sein!
6. keine Hilfsstander definiert sind

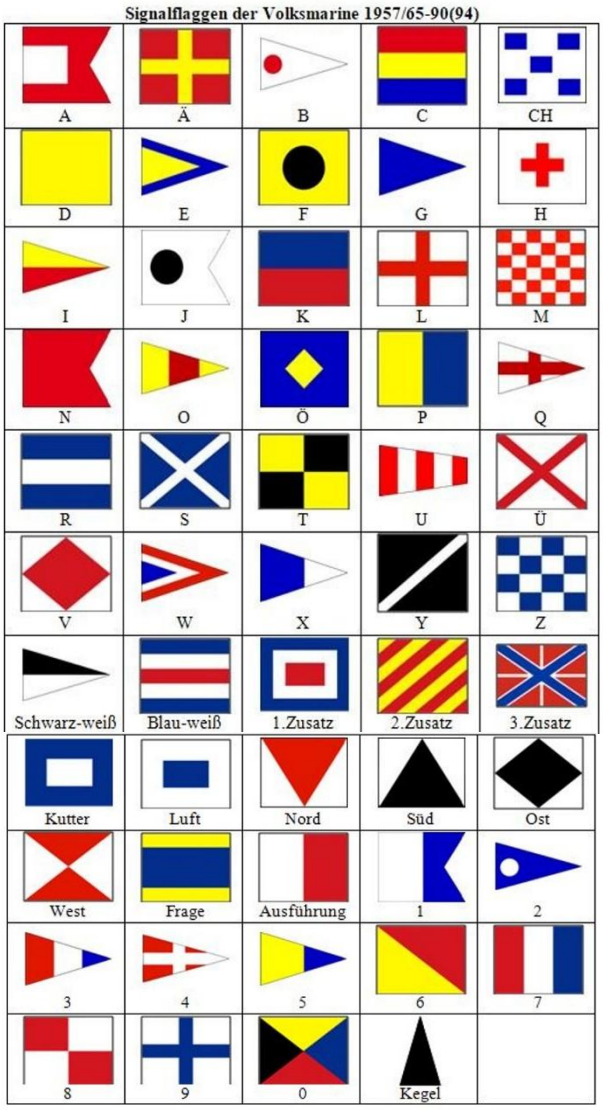
Man beschäftigte sich bereits seit über 100 Jahren mit Signalflaggen, aber dennoch war das Problem offenbar immer noch nicht theoretisch voll durchdacht worden. Es gab noch erheblichen Verbesserungsbedarf.

Als die Bundesrepublik 1955 der NATO beitrat, erhielt die Bundesmarine eine ganze Sammlung von zusätzlichen, speziellen NATO-Signalflaggen (nur für militärische Nutzung). Die Militärs haben natürlich andere Anforderungen an Flaggenalphabete als die zivile Schiffahrt. Ihnen wird eine hohe Übermittlungsgeschwindigkeit wichtig sein, die in der Handelsschiffahrt kaum eine Rolle spielt. Militärisch wird man sich also eine ganze Anzahl von Einzel-Flaggen mit Spezial-Bedeutung wünschen, um eine bestimmte Information besonders schnell und einfach verbreiten zu können.

Ein Beispiel ist die Flagge Z (damals ein roter Doppelstander) als Befehl für einen Torpedobootsangriff in der Kaiserlichen Marine. „**Stander Z vor!**“ (Befehl zum Vorheissen der Flagge Z) ist sogar zum Buchtitel geworden. Auf diesen Befehl hin begannen die Torpedoboote von Feuerlee aus durch die eigene Schlachtlinie durchzubrechen und den Feind anzugreifen. Das wurde viel geübt und war immer der aufregendste Moment im Leben eines Torpedobootsfahrers.

Auch die Volksmarine der DDR führte ein eigenes Flaggen-Alphabet ein, das allerdings keinen sehr ausgereiften Eindruck macht.

1. Die Umlaute und sogar der Doppelbuchstabe „CH“ haben eigene Flaggen, wobei CH sehr leicht mit Z verwechselt werden kann.
2. Flaggen und Stander werden bunt gemischt für Buchstaben und Zahlen verwendet.
3. Flagge H ist gleich der Rot-Kreuz-Flagge, die eigentlich Lazarettschiffe kennzeichnen soll.
4. Als Hilfsstander werden Flaggen verwendet, und keine Stander.
5. Flagge A ist sehr ähnlich der Flagge N.



Literatur: Andreas Herzfeld, "*Die Signalflaggen und Signalbücher deutscher Kriegs- und Handelsmarinen seit 1815*", ISBN 978-3-935131-16-2